Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 61

«ЖИГУЛИ» И АВТОГОНКИ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00061

9 772618 724302

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 61, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 7 000 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 08.08.2019
Дата выхода в свет: 31.10.2019

Фотографии и иллюстрации:
6 © Фотохроника ТАСС; 7 (сверху внизу) © Портер Лев/Фотохроника ТАСС, © Паже Улдис/Фотохроника ТАСС, © ITAR-TASS; 8 © РИА Новости; 8 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Фотохроника ТАСС; 9 © AKG; 10 (вверху) © частная коллекция, (внизу) © AKG; 11 (вверху, в середине) © AKG, (внизу) © ITAR-TASS.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Комплектование подушки сиденья водителя

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

«Жигули» и автогонки

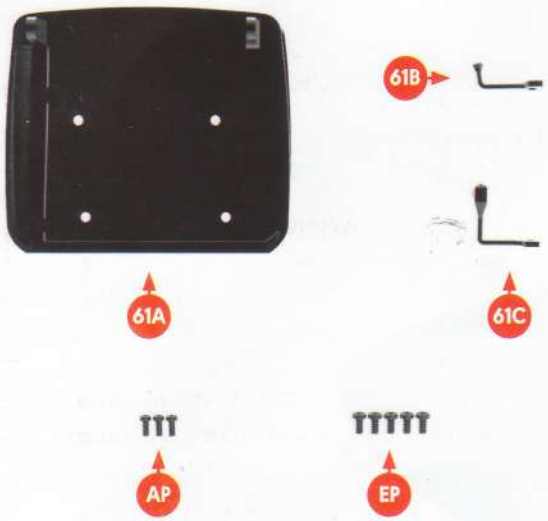
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Драматическая судьба Луи Рено

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Комплектование подушки сиденья водителя

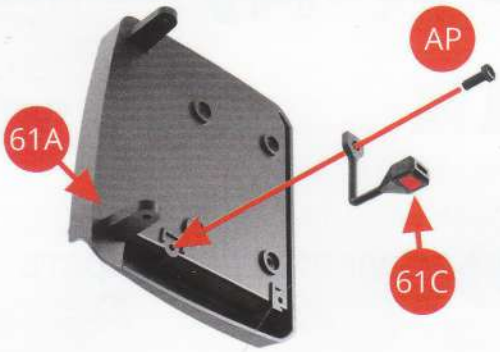
Используя детали, полученные с этим номером, продолжите собирать подушку сиденья водителя.



- 61A Нижняя часть каркаса сиденья водителя
- 61B Рукоятка настройки сиденья водителя
- 61C Замок ремня безопасности
- AP Винт M1,7 × 4,0 мм (3 шт.)
- EP Винт M2,0 × 4,0 мм (5 шт.)

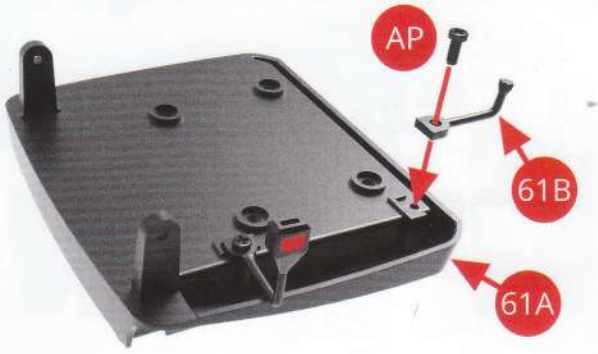
Схема сборки

1



Установите замок ремня безопасности 61C на нижнюю часть каркаса сиденья водителя 61A и закрепите винтом AP.

2

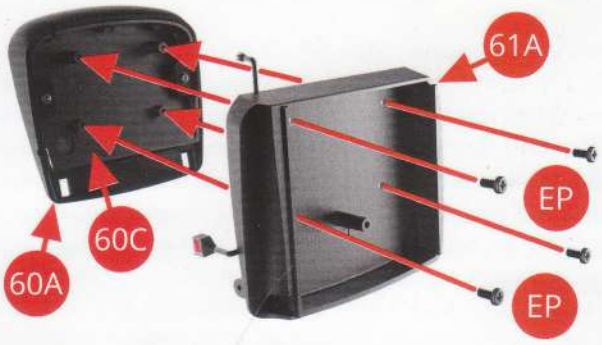


Установите рукоятку настройки сиденья водителя 61B на нижнюю часть каркаса сиденья водителя 61A и закрепите винтом AP.

3

Пристыкуйте нижнюю часть каркаса сиденья водителя 61A к обивке подушки сиденья водителя 60A.

4



Скрепите четырьмя винтами EP нижнюю часть каркаса сиденья водителя 61A, обивку подушки сиденья водителя 60A с верхней частью каркаса сиденья водителя 60C.

Вид узлов после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

«Жигули» и автогонки

И в Советском Союзе, и за рубежом существовали профессиональные заводские команды автогонщиков. Участие в автомобильных спортивных соревнованиях всегда рассматривалось как хорошая реклама, и победа в них сулила коммерческий успех.

Помимо пропагандистских целей, участие в спортивных соревнованиях имело большую практическую ценность с точки зрения совершенствования конструкции автомобиля. Недаром заводские команды состояли обычно из водителей-испытателей.

Группе испытателей быть!

Само собой разумеется, что в конце 1960-х годов на Волжском автозаводе (юридически уже существовавшем) не было еще никакой заводской команды, так как не было ни испытателей, ни собственно автомобилей. В 1967 году большая группа водителей-испытателей приехала в Тольятти с Горьковского автозавода.

Среди них был 26-летний Яков Григорьевич Лукьянов, который так вспоминает об этом времени: «Приехав в Тольятти, все мы приступили к испытаниям. Начали с "чистых" FIAT-124, а позднее с ФИАТа стали поступать прототипы ВАЗ-2101. Дорожными испытаниями в конце 1967 года руководил Слава Жаренов, хорошо знакомый нам инженер с ГАЗа (он, правда, проработал на ВАЗе недолго и вернулся в Горький). Помнится, в конце 1967-го и в начале 1968 года было очень

ВАЗ-2101 (экспортное название «Лада-1200») – участник ралли «Тур Европы-1973». 1 октября 1973 года.

Гоночные «Лады»

Участие в авторалли требовало специальной подготовки автомобилей. Гоночные «Лады» собирали почти по всему СССР. Но самой известной в 1980-х годах стала Вильнюсская фабрика транспортных средств (ВФТС), где под руководством Стасиса Брундзы было организовано настоящее производство гоночных «Лад». Сначала строили спортивные ВАЗ-21011, а затем – ВАЗ-2105 для ралли. Эти «пятерки» имели 1,6-литровые бензиновые моторы с мощностью, доходившей до 160 л. с. Всего создали порядка двухсот таких ВАЗ-2105. На них ездили сборная СССР и команды импортеров вазовских машин по всему миру, а кроме того, их покупали за рубежом, используя в качестве тренировочных машин.

трудно с бензином. 93-го не было вообще, поэтому ездили в аэропорт и мешали авиационный бензин с А-76.

Чем только не приходилось тогда заниматься! Испытания шин, воздушных фильтров, двигателей (в основном по механизму газораспределения), передней подвески, заднего моста, работы по пыленепроницаемости – всего не перечислишь.

Основная масса испытаний проходила на Дмитровском полигоне, но мы, бывшие газовцы, старались при каждом удобном случае вырваться в Горький. Не раз удавалось уговорить руководство проводить работы по динамике и экономике не в Дмитрове, а на идеально прямом участке нового и широкого Московского шоссе близ Горького, где тогда вел подобные работы ГАЗ.

В этой связи надо отметить, что ностальгия по Горькому была, конечно, сильной. И многие не выдерживали, уезжали обратно. Но основная масса прижилась, и вскоре Тольятти стал для всех нас настоящим домом. Работали. И отдыхали, конечно, – после работы и в выходные играли в футбол, хоккей, выезжали на природу».

Гонщики на фоне гостиницы «Волга» в городе Тольятти. 1970 год.

Победитель гонок на автомобилях «Жигули» и «Москвич» С. Забродин из Куйбышева принимает поздравления с победой на трассе в городе Огре. 1982 год.

Гонщик М. Засадыч на автомобиле ВАЗ-21011 на трассе чемпионата ретроавтомобилей «Moscow Classic Grand Prix 2015». 2015 год.

Автомобиль для шоссейно-кольцевых гонок на базе «Жигулей». 1979 год.

Сотрудница отдела технического контроля ВАЗа Л. Тюрина в салоне автомобиля ВАЗ-2101. 1973 год.

Первые успехи

Идея создания команды автогонщиков на ВАЗе не просто витала в воздухе, она была очевидной, тем более что среди испытателей было два кандидата в сборную СССР по авторалли. Дебют заводской команды состоялся в мае 1969 года на ралли «Валгеранд» в Таллине. Выступали вазовцы на «Москвичах-412» – и неудачно. В апреле 1970 года проводился чемпионат Северного Кавказа по авторалли, приуроченный к 100-летию В. И. Ленина. Выиграть эти соревнования было весьма престижно, и тольяттинцы добились успеха, но опять-таки на «Москвичах».

Впрочем, в результате этой победы вазовская команда получила, наконец, три автомобиля ВАЗ-2101. Об этом тоже пишет Я. Г. Лукьянов: «В начале 1971 года первые три спортивные ВАЗ-2101 были подготовлены к стартам. И уже в феврале три экипажа: Я. Лукьянов – Н. Диссюк, Г. Иванов – В. Зимняков и Э. Пистунович – Л. Шувалов выехали в Ригу на командный зимний чемпионат СССР по ралли.

Новый вазовский автомобиль, более легкий и динамичный, сразу же привлек внимание спортсменов и специалистов автоспорта. Все были в ожидании того, как же он себя покажет на трассе. Заметим при этом, что кроме Шувалова, Пистуновича и меня, в тольяттинской команде опытных гонщиков не было.

Уже на первых скоростных участках никому не известная наша команда стала выигрывать с приличным преимуществом. Отрыв был настолько большим, что многие гонщики после заездов подходили к вазовским машинам и внимательно изучали шины – нет ли на них шипов. Ну не может же быть такого, чтобы на первой же трассе тольяттинцы играючи обставили куда более опытных спортсменов, которые выступали на "Волгах" и "Москвичах"!

В тот раз мы все же проиграли. Но не из-за техники, а от недостатка опыта – автомобили-то как раз и не подвели. Уступали мы по мелочам: тут и штурманские ошибки были, да и нахлынувшая эйфория от первых успехов сыграла недоброе дело...

Но тем не менее среди 150 экипажей мы заняли 22-е место и получили кубок "За волю к победе", который сейчас хранится в заводском музее. Специалисты же однозначно сделали вывод, что будущее в отечественном автоспорте – за вазовской машиной».

Стоит отметить, что на кольцевых гонках чемпионата СССР в том же 1971 году появился новый класс – «Жигули». Чемпионат СССР проводился в Ленинграде, и вазовцы заняли на нем первое и второе места.

После успехов на чемпионате СССР естественным образом возникла мысль попробовать силы на международных соревнованиях. Зарубежный дебют состоялся на «Туре Европы – 71». Сборная ВАЗ-«Автоэкспорт» выступала на «Жигулях» тремя экипажами.

Маршрут протяженностью 14 тыс. км проходил через Данию, Норвегию, Швецию. Финляндию, СССР, Польшу, Румынию, Чехословакию, Болгарию, Турцию, Югославию, Италию и Австрию. Тур закончился полным триумфом нашей команды. Был завоеван главный командный спортивный трофей – «Серебряный кубок». А экипажи К. Гирдаускас – У. Мадревич и Я. Лукьянов – А. Карамышев стали призерами и в личном зачете.

Участники ралли «Тур Европы – 73» на пункте контроля времени на набережной Т. Шевченко в Москве. 1973 год.

Драматическая судьба Луи Рено

Луи Рено – основатель французской компании «Рено» (Renault), успешный предприниматель и изобретатель. Национальный герой и «великий француз» после Первой мировой войны и «предатель Франции» после Второй.

Так часто бывает, что талантливым и успешным предпринимателем становится человек, в детстве себя ничем не проявивший. Луи Рено был лентяем и двоечником, но тем не менее сумел стать промышленником с мировым именем.

Начало карьеры

Луи родился 12 февраля 1877 года в семье успешного бизнесмена – владельца фабрики и солидного коммерсанта. Избалованный вниманием родителей, старших братьев и сестер мальчик рос безалаберным сорванцом, которому все сходило с рук. Единственное, что его интересовало всерьез, – это техника. По окончании школы отец предложил ему работу в автомобильной мастерской в обмен на продолжение образования. Но Луи провалил вступительные экзамены в техническую школу и ушел в армию.

По завершении военной службы он уже твердо знал, что посвятит свою жизнь созданию автомобилей. Свой первый автомобиль он изготовил в 1898 году, а годом позже вместе с братьями основал фирму «Общество братьев Рено» (Societe Renault Freres). В 1890 году он взял на себя управление фирмой.

Луи Рено зарекомендовал себя не только как успешный предприниматель, но и как талантливый изобретатель. Еще на заре своей карьеры он запатентовал четырехскоростную коробку передач, а такие его изобретения, как гидравлический амортизатор и барабанный тормоз, дошли до наших дней.

Члены семьи Рено и их первые автомобили. 1899 год.

Луи Рено. 1918 год.

Имея достаточно свободных средств, Луи Рено начинает развивать производство в родственных сферах. На новых заводах и в цехах проектируются и серийно выпускаются двигатели для аэропланов, судовые машины, сельхозтехника, автобусы, такси и грузовики оригинальной конструкции, в том числе и передовые для того времени «трехоски».

Спаситель нации

Первая мировая война позволила компании Луи Рено показать себя во всей красе. Для армии выпускали тяжелые грузовики и легкие «санитарки», авиамоторы и артиллерийские снаряды, санитарные носилки и бронетехнику. Легкий танк «Рено FT17» (Renault FT17) вошел в историю как первый в мире танк с классической компоновкой. Он составлял основу бронетанковых сил Франции в течение почти 15 лет. Автомобиль «Рено AG1» (Renault AG1) вошел в историю под названием «Марнское такси». В сентябре 1914 года сотни мобилизованных такси этой марки с кузовом ландоле позволили перебросить пять тысяч солдат на передовую к реке Марна и остановить наступление кайзеровских войск на Париж. После этого французы стали называть Рено «спасителем нации», появился даже слоган «Рено – это Франция». Родина удостоила Луи Рено своей высшей награды – ордена Почетного легиона. В том же 1918-м молодая супруга Кристиана подарила 41-летнему миллионеру наследника – сына, Жана-Луи.

После войны бизнес Рено успешно развивался: выпускались новые модели, устройство машин совершенствовалось, производство наращивало темпы. Годовой выпуск достиг 58 тыс. автомобилей. Появились машины представительского класса, некоторые модели были исключительно дорогими. Фирма производила широкий спектр продукции: от малолитражных автомобилей, грузовиков и сельскохозяйственной техники до промышленных и судовых механизмов.

Тогда же у преуспевающего промышленника проявились первые признаки серьезной болезни, связанной в числе прочего с невралгическим расстройством речи.

Война и смерть

Накануне Второй мировой войны фирма «Рено» была одним из крупнейших поставщиков автомобильной и бронетанковой техники для французской армии. Но продолжалось это недолго: в мае 1940 года Франция сдалась нацистской Германии, и никакие такси спасти ее уже не могли. Рено сделал свой выбор: вступив в сотрудничество с нацистами, он сохранил свои заводы и не остановил производство, но отказался выпускать военную технику, за что был отстранен немцами от руководства фирмой. Управляли здесь теперь менеджеры из «Даймлер-Бенц» (Daimler-Benz). На предприятиях фирмы ремонтировались танки и другая боевая техника,

Автомобиль «Рено 1.75 hp», модель 1899 года.

поступавшая затем на вооружение германской армии. Заводы «Рено» изготовили для вермахта свыше 35 тыс. грузовиков. Во время воздушных налетов англо-американской авиации в 1942–1943 годах завод «Рено» в Булонь-Бийянкуре был наполовину разрушен, что Рено пережил очень тяжело. После этого у него развилась афазия – нарушения речи из-за необратимых поражений мозга.

После освобождения Франции в 1944 году, не чувствуя за собой вины, Луи Рено не бежал из страны, а сам явился к новым властям, чтобы обсудить дальнейшую совместную работу. Но он был арестован и заключен в тюрьму по обвинению в сотрудничестве с оккупантами. Вчерашние коллаборационисты, в одночасье ставшие патриотами, торопились обличать и карать. Кто-то решил свести счеты с Луи Рено – больной 67-летний старик был забит до смерти в тюрьме неизвестными палачами. Умер Луи Рено 24 октября 1944 года. Никакого расследования не проводилось, а через три месяца компания была национализирована.

Спустя пару лет французы уже разъезжали на спроектированном Луи Рено втайне от немцев автомобиле «Рено 4CV» (Renault 4CV), но о его создателе предпочитали не вспоминать. В 1967 году единственный наследник Луи, его сын Жан-Луи Рено, получил небольшую компенсацию, однако его отец и сейчас официально не реабилитирован.

Луи Рено на своем первом автомобиле. 1898 год.

Президент Франции А. Лебрен посещает французский автосалон. Луи Рено второй слева. 1930 год.

Лидер производства

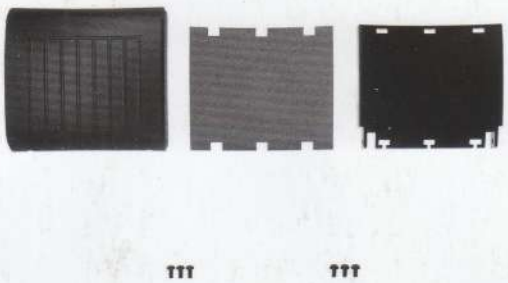
Производство на заводах Луи Рено почти сразу стало передовым. Еще в 1922 году он внедрил конвейерную сборку, как на заводах Форда. К созданию автомобилей Рено привлекал лучших конструкторов, среди его сотрудников был даже Андре Мишлен.

С. Вайнберг во время кругосветного путешествия, которое он предпринял на старинном «Рено 4CV». 2011 год.

В НОМЕРЕ 62

- ПОЛЬСКАЯ ВЕРСИЯ: «ФИАТ 126Р»
- СБОРКА СПИНКИ СИДЕНЬЯ ВОДИТЕЛЯ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ОБИВКА СПИНКИ СИДЕНЬЯ ВОДИТЕЛЯ
- НАПОЛНИТЕЛЬ СПИНКИ СИДЕНЬЯ
- КАРКАС СПИНКИ СИДЕНЬЯ ВОДИТЕЛЯ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!